# Bureau de la sécurité des transports du Canada

## 2014–2015

## Rapport sur les plans et les priorités

Wendy A. Tadros
Présidente
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Peter Van Loan
Leader du gouvernement à la Chambre des communes
Chambre des communes

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le président du Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2014

Rapport sur les plans et les priorités (Bureau de la sécurité des transports du Canada)

ISSN 2292-5856
Catalogue No. TU1-10/2014F-PDF

Ce document est disponible sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada au http://www.bst-tsb.gc.ca

Ce document est disponible en formats alternatifs sur demande.

**BUDGET DES DÉPENSES**
# 2014-2015

PARTIE III – Plans de dépenses des ministères: Rapports sur les plans et les priorités

**Objet**
Le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) est le plan de dépenses individuel de chaque ministère et organisme. Ces rapports renferment un niveau de détails accru sur une période de trois ans quant aux principales priorités d'une organisation par résultat stratégique, programme et résultat prévu ou attendu, y compris des liens vers les besoins en ressources présentés dans le Budget principal des dépenses. De concert avec le Budget principal des dépenses, le Rapport sur les plans et les priorités fournit aux députés des renseignements sur les dépenses prévues des ministères et des organisations, et appuie l'examen des projets de loi de crédits qu'effectue le Parlement. Les RPP sont habituellement déposés peu de temps après le Budget principal des dépenses par le président du Conseil du Trésor.

**Le Budget des dépenses**
Le Budget des dépenses est composé de trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement donne un aperçu des dépenses du gouvernement et présente les modifications apportées aux dépenses prévues d'un exercice à l'autre.

Partie II – Le Budget principal des dépenses appuie directement la loi de crédits. Il renferme des renseignements détaillés au sujet des plans de dépenses et des autorisations demandées par chaque ministère et organisme.

En vertu du Règlement de la Chambre des communes, les parties I et II doivent être déposées au plus tard le 1er mars.

Partie III – Les plans de dépenses des ministères sont constitués de deux composantes :

- Le Rapport sur les plans et les priorités (RPP)
- Le Rapport ministériel sur le rendement (RMR)

Le RMR est un compte rendu individuel des résultats obtenus par les ministères et les organismes par rapport aux attentes de rendement prévues dans leurs RPP respectifs.

Les RMR de l'exercice complet le plus récent sont déposés à l'automne par le président du Conseil du Trésor.

Le budget supplémentaire des dépenses appuie les lois de crédits présentées plus tard au cours de l'exercice. Le budget supplémentaire des dépenses présente de l'information sur les besoins de dépenses qui n'étaient pas suffisamment définis pour être inclus dans le budget principal ou qui ont ultérieurement été précisés afin de tenir compte de l'évolution de programmes et de services en particulier. Le budget supplémentaire des dépenses renferme également de l'information sur les modifications apportées aux prévisions de dépenses, aux principaux postes législatifs, ainsi qu'aux postes comme les transferts de fonds entre crédits, les radiations de dettes, les garanties de prêt, la création ou l'augmentation de subventions.

Pour plus de renseignements sur le Budget des dépenses, veuillez consulter le site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor[i].

**Liens avec le Budget des dépenses**
Tel qu'indiqué plus haut, les RPP font partie de la Partie III du Budget des dépenses. Alors que la Partie II met l'accent sur l'aspect financier du Budget des dépenses, la Partie III met l'accent sur les renseignements financiers et non financiers sur le rendement, tant du point de vue de la planification et des priorités (RPP) que de la perspective des réalisations et des résultats (RMR).

La Structure de gestion des ressources et des résultats (SGRR) établit une structure de présentation de l'information financière dans le Budget des dépenses et dans les rapports au Parlement par l'intermédiaire des RPP et des RMR. Pour la présentation des dépenses prévues, les RPP s'appuient sur le Budget des dépenses comme source fondamentale d'information financière.

Les dépenses présentées dans le Budget principal sont fondées sur la Mise à jour annuelle des niveaux de référence qui est préparée à l'automne. En comparaison, les dépenses prévues se trouvant dans les RPP incluent le Budget principal ainsi que tout autre montant approuvé dans le cadre d'une présentation au Conseil du Trésor au plus tard le 1er février (voir la section Définitions). Ce réajustement des données financières permet un portrait plus à jour des dépenses prévues par programme.

**Changements à la présentation du Rapport sur les plans et les priorités**
Plusieurs modifications ont été apportées à la présentation du RPP en partie pour répondre à un certain nombre de demandes - des Comités permanents de la Chambre des communes : Comptes publics (PACP - Rapport 15[ii]) en 2010, et Opérations gouvernementales et prévisions budgétaires (OGGO - Rapport 7[iii]) en 2012 - à fournir des renseignements financiers et non financiers plus détaillés sur le rendement des programmes au sein des RPP et des RMR, afin de faciliter leur étude en appui à l'approbation des crédits.

- Dans la Section II, les renseignements financiers sur les ressources humaines et sur le rendement sont désormais présentés au niveau des programmes et des sous-programmes pour davantage de granularité.
- La présentation générale du rapport et la terminologie ont été revues pour plus de clarté et de cohérence.
- D'autres efforts visaient à rendre le rapport plus compréhensible et davantage axé sur les renseignements budgétaires, afin de renforcer son alignement avec le Budget principal.

**Comment lire ce document**
Les RPP sont divisés en quatre sections:

Section I: Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation

La vue d'ensemble des dépenses de l'organisation permet au lecteur d'obtenir un aperçu général de l'organisation. Elle fournit une description de l'objectif de l'organisation, ainsi que des renseignements de base sur les ressources financières et humaines. Cette section s'ouvre avec le nouveau Profil organisationnel, qui affiche des renseignements généraux sur l'organisation, tels que les noms du ministre et de l'administrateur général, le portefeuille ministériel, l'année de création de l'organisation et les principales autorités législatives. Cette sous-section est suivie d'une nouvelle sous-section s'intitulant Contexte organisationnel, qui inclut la Raison d'être, les Responsabilités, les résultats stratégiques et l'Architecture d'alignement des programmes, les Priorités organisationnelles et l'Analyse des risques. Cette section se termine avec les Dépenses prévues, l'Harmonisation avec les résultats du gouvernement du Canada, le Budget des dépenses par crédits votés et la Contribution à la Stratégie fédérale du développement durable. Il convient de noter que cette section ne présente aucun renseignement non financier sur le rendement des programmes (voir Section II).

Section II: Analyse des programmes par résultat stratégique

Cette section fournit des renseignements financiers et non financiers détaillés sur le rendement des résultats stratégiques, des programmes et des sous-programmes. Cette section permet au lecteur d'en apprendre davantage sur les programmes en lisant leur description respective ainsi que le récit intitulé « Faits saillants de la planification ». Ce récit relate les principaux services et les initiatives clés appuyant les plans et les priorités tels que présentés dans la Section I; il décrit également comment les renseignements sur le rendement soutiennent le résultat stratégique ou un programme parent.

Section III: Renseignements supplémentaires

Cette section fournit des renseignements en appui aux plans et aux priorités ministériels. Dans cette section, le lecteur trouvera l'état des résultats prospectif et un lien vers les tableaux de renseignements supplémentaires concernant les paiements de transfert, l'écologisation des opérations gouvernementales, la vérification interne et les évaluations,

les initiatives horizontales, les frais d'utilisation, les grands projets de l'État, et le financement pluriannuel initial, le cas échéant pour chaque ministère. Le lecteur trouvera également un lien vers les Dépenses fiscales et évaluations, publié annuellement par le Ministre des finances, qui fournit des estimations et des projections des répercussions sur les revenus de mesures fiscales fédérales visant à appuyer les priorités économiques et sociales du gouvernement du Canada.

Section IV: Coordonnées de l'organisation

Dans cette dernière section, le lecteur aura accès aux coordonnées de l'organisation.

**Définitions**

*Architecture d'alignement des programmes*
Inventaire structuré de tous les programmes entrepris par un ministère ou organisme. Les programmes sont hiérarchisés de manière à mettre en lumière les relations logiques entre eux et les résultats stratégiques (RS) ministériels auxquels ces programmes contribuent.

*Cadre pangouvernemental*
Un cadre établissant les liens entre les contributions financières et non financières des organisations fédérales qui reçoivent des crédits par l'alignement de leurs Programmes avec un ensemble de grands secteurs de dépenses définis pour le gouvernement dans son ensemble.

*Crédit*
Toute autorisation du Parlement de verser une somme d'argent à même le Trésor.

*Dépenses budgétaires vs. Non budgétaires*
Dépenses budgétaires – dépenses de fonctionnement et de capital; paiements de transfert à d'autres paliers gouvernementaux, organisations ou individus; et paiements aux sociétés d'état.
Dépenses non budgétaires – Les dépenses nettes et les recettes liées aux prêts, placements et avances, qui changent la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

*Dépense prévue*
Aux fins du RPP, les dépenses prévues se réfèrent aux montants pour lesquels une présentation au Conseil du Trésor a été approuvée au plus tard le 1er février 2014. Cette date butoir est différente du processus du Budget principal des dépenses. Par conséquent, les dépenses prévues peuvent inclure des montants supplémentaires aux niveaux de dépenses prévues inscrits dans le Budget principal des dépenses de 2014-2015.

*Équivalent temps plein (ETP)*
Un indicateur de la mesure dans laquelle un employé représente une charge complète de personne-année dans un budget ministériel. Les ETP sont calculés selon un taux d'heures

de travail assignées en relation aux heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

*Programme*
Groupe d'activités connexes conçues et gérées de manière à répondre à un besoin particulier du public et souvent traitées comme une unité budgétaire.

*Programme temporisé*
Programme ayant une durée fixe et dont le financement ou l'autorisation politique n'est pas permanent. Lorsqu'un programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. (Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.)

*Résultat attendu*
Se dit d'un résultat qu'un programme est censé produire.

*Résultats du gouvernement du Canada*
Un ensemble d'objectifs de haut niveau définis pour le gouvernement en entier.

*Résultat stratégique*
Un résultat stratégique est un avantage durable à long terme pour la population canadienne qui découle du mandat et de la vision d'un ministère.

*Secteurs de dépenses*
Catégories de dépenses du gouvernement du Canada. Il y a quatre secteurs de dépenses[ix] (affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales) comprenant chacun entre trois et cinq résultats du gouvernement du Canada.

*Structure de gestion des ressources et des résultats (SGRR)*
Une approche et une structure communes pour la collecte, la gestion et le rapport des renseignements financiers et non financiers sur le rendement.

Une SGRR fournit de l'information détaillée sur tous les programmes ministériels (par exemple: les coûts du programme, les résultats attendus et leurs cibles associées, comment ils s'harmonisent avec les priorités du gouvernement et les résultats escomptés, etc.) et établit la même structure à la fois pour la prise de décision interne et la responsabilisation externe.

# Table des matières

**Message de la présidente** ..... 1

**Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation** ..... 3
- Profil organisationnel ..... 3
- Contexte organisationnel ..... 3
  - Raison d'être ..... 3
  - Responsabilités ..... 3
  - Résultat stratégique et Architecture d'alignement des programmes ..... 4
  - Priorités organisationnelles ..... 5
  - Analyses des risques ..... 6
- Dépenses prévues ..... 10
- Harmonisation avec les résultats du gouvernement du Canada ..... 12
- Tendances relatives aux dépenses du ministère ..... 13
- Budget des dépenses par crédits votés ..... 14

**Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique** ..... 15
- Résultat stratégique : Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits ..... 15
- Programme 1.1 Enquêtes aéronautiques ..... 15
- Programme 1.2 Enquêtes maritimes ..... 17
- Programme 1.3 Enquêtes ferroviaires ..... 19
- Programme 1.4 Enquêtes de pipeline ..... 21
- Services internes ..... 22

**Section III : Renseignements supplémentaires** ..... 25
- État des résultats prospectif ..... 25
- Tableau de renseignements supplémentaires ..... 26

**Section IV : Coordonnées de l'organisation** ..... 27

**Notes de fin de document** ..... 28

# Message de la présidente

Depuis plus de deux décennies, les professionnels dévoués du Bureau de la sécurité des transports du Canada s'emploient avec acharnement à rendre le réseau de transport canadien aussi sécuritaire que possible. Lorsque survient un accident, que ce soit sur nos voies navigables, le long de nos pipelines et voies ferrées ou dans notre espace aérien, les enquêteurs du BST ne ménagent aucun effort pour en déterminer les faits et les causes, faire des recommandations et proposer des solutions afin d'empêcher que cela ne se reproduise.

Nous prenons très au sérieux la promotion de la sécurité des transports, et nous avons eu beaucoup de succès au fil des ans. En effet, près des trois quarts de nos recommandations sur les enjeux non résolus ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante », soit la cote la plus élevée du Bureau. Par ailleurs, non seulement notre plus récente Liste de surveillance a-t-elle attiré l'attention sur les plus grands risques qui guettent le réseau de transport de notre pays, mais elle a aussi incité les organismes de réglementation et l'industrie à prendre des mesures inédites.

Voilà des réalisations dont nous pouvons être fiers, mais qui ne sauraient suffire. En fait, nous prévoyons redoubler d'effort au cours de l'exercice à venir. Au cours du prochain exercice, nous allons maintenir nos efforts continus pour améliorer notre gestion de l'information et exploiter plus efficacement nos ressources humaines et financières, aspects incontournables étant données les restrictions financières de l'environnement actuel. Nous allons afficher en ligne une quantité croissante d'information sur les événements afin que tous y aient accès. Nous allons collaborer avec les intervenants des quatre modes de transport afin de mettre en œuvre efficacement la nouvelle réglementation du BST, et nous allons examiner la faisabilité d'apporter des changements aux lois et aux règlements pour permettre l'utilisation d'enregistreurs de bord dans le cadre des systèmes de gestion de la sécurité. Non seulement un pareil changement va-t-il aider *nos* enquêteurs, mais il permettra aussi d'accroître la sécurité dans les entreprises partout au Canada.

Comme toujours, nous allons continuer de faire preuve de souplesse dans notre travail en intervenant aux situations de crise à l'endroit et au moment où elles surviennent. Le déraillement et l'incendie tragiques de l'été dernier à Lac-Mégantic (Québec) en sont un exemple. Notre équipe dévouée poursuit son enquête complexe avec pour but de fournir le plus rapidement possible des réponses à nos concitoyens.

J'ai la plus grande confiance dans l'engagement sans faille de nos employés talentueux et professionnels. Depuis 24 ans, ils travaillent sans relâche à promouvoir la sécurité des transports à l'échelle du pays, d'un océan à l'autre. Cette combinaison d'une solide expérience et d'une approche moderne, orientée vers l'avenir, nous guidera pour traverser également avec certitude les 24 prochaines années.

# Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation

## Profil organisationnel

**Ministre :** Peter Van Loan

**Administratrice générale :** Wendy A. Tadros

**Portefeuille ministériel :** Conseil privé

**Année de création :** 1990

**Principale autorité législative :**
*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*[1] L.C. 1989, ch. 3

## Contexte organisationnel

### Raison d'être

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports est connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) dans ses activités quotidiennes. Le BST est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 en vertu d'une loi du Parlement. Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. L'unique objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline. Il s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport choisis afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs des événements, ainsi que les lacunes en matière de sécurité mises en évidence par de tels événements. Le BST formule ensuite des recommandations visant à réduire ou à éliminer les lacunes sur le plan de la sécurité et rend compte publiquement de ses enquêtes.

Le leader du gouvernement à la Chambre des communes est le ministre désigné aux fins du dépôt des rapports administratifs au Parlement, tels que le *Rapport sur les plans et priorités* et le *Rapport ministériel sur le rendement*. Le BST fait partie du portefeuille des ministères et des agences du Conseil privé.

### Responsabilités

Le BST est un organisme d'enquête indépendant dont le seul but est de promouvoir la sécurité des transports. Depuis sa mise sur pied en 1990, le BST a mené des milliers d'enquêtes touchant les divers modes de transport dont il est responsable.

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et ailleurs dans le monde. Étant donné que le BST n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'établir des règlements, d'imposer des mesures ou de les faire respecter, il ne peut pas atteindre son résultat stratégique sans la collaboration des autres organismes. Bien que le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères fédéraux du secteur des transports, le Bureau doit présenter des constatations et formuler des recommandations de façon à inciter les autres organismes à agir. Sa réussite passe par un dialogue continu, une communication de l'information et une coordination stratégique avec d'autres organismes, notamment Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi encourager l'industrie et les organismes de réglementation étrangers de participer à ce même genre d'activités. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront les « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires en vue de combler les lacunes relevées sur le plan de la sécurité.

Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST fait part régulièrement de ses techniques, de ses méthodes et de ses outils d'enquête à d'autres organismes étrangers en les invitant à participer à des programmes de formation internes dans les domaines de la méthodologie d'enquête ainsi que des facteurs humains et organisationnels. En vertu d'accords internationaux, le BST prête également main-forte aux enquêtes de bureaux de la sécurité étrangers, comme pour le décodage et l'analyse des données des enregistreurs de bord ou la supervision du démontage des moteurs. Le BST partage également des données et des rapports avec des organismes partenaires, en plus de participer à des groupes de travail et des études sur le plan international visant à promouvoir la sécurité des transports.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le processus de déroulement des enquêtes du BST ou sur les liens entre le BST et les autres organisations fédérales, consultez son site Web[VI].

## Résultat stratégique et Architecture d'alignement des programmes

La structure ci-dessous illustre le cadre des activités de programme du BST dont la mise en œuvre contribue à l'atteinte du résultat stratégique de l'organisation.

1 **Résultat stratégique :** Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits.
   - **1.1 Programme :** Enquêtes aéronautiques
   - **1.2 Programme :** Enquêtes maritimes
   - **1.3 Programme :** Enquêtes ferroviaires
   - **1.4 Programme :** Enquêtes de pipeline

   **Services internes**

## Priorités organisationnelles

Le Plan stratégique du BST[vii] met en évidence les quatre objectifs stratégiques et priorités connexes déterminés par la haute gestion pour 2011–2012 à 2015–2016, et ce, dans le but d'atteindre son résultat stratégique. Ce plan fournit le cadre de l'examen des activités clés et la prise de décision en matière d'investissement du BST pour l'exercice en cours.

| Priorité | Type[1] | Programmes |
|---|---|---|
| Répondre - État de préparation organisationnelle renforcé | Permanente | ▸ Enquêtes aéronautiques<br>▸ Enquêtes maritimes<br>▸ Enquêtes ferroviaires<br>▸ Enquêtes de pipeline |
| **Description** | | |
| Le succès du BST et sa crédibilité dépendent en grande partie de l'expertise, du professionnalisme et de la compétence de ses employés. Le BST continuera de mettre l'accent sur la gestion stratégique des ressources humaines en investissant dans la formation et le perfectionnement de ses employés. En particulier, en 2014-2015, le BST continuera de mettre un accent particulier sur la révision et l'actualisation du programme de formation des enquêteurs d'accidents, des manuels d'enquêtes et la rationalisation du processus de production des rapports. | | |

| Priorité | Type[1] | Programmes |
|---|---|---|
| Gérer - Gestion améliorée de l'information et des données | Permanente | ▸ Enquêtes aéronautiques<br>▸ Enquêtes maritimes<br>▸ Enquêtes ferroviaires<br>▸ Enquêtes de pipeline |
| **Description** | | |
| Le travail du BST dépend fondamentalement de la collecte, de la conservation, de la gestion et de l'analyse des renseignements sur les événements. Le BST continuera d'améliorer ses processus et outils de gestion de l'information en :<br>▸ terminant officiellement l'identification de ses ressources d'information qui présentent une valeur opérationnelle, des services d'archivage et des périodes de conservation connexes, et, par conséquent, en effectuant la mise à jour de ses politiques et pratiques en gestion de l'information;<br>▸ effectuant la transition, lorsque possible, à une approche de gestion de l'information entièrement numérique;<br>▸ terminant la modernisation de la base de données qui gère l'information sur les événements aéronautiques;<br>▸ mettant en œuvre un outil multimodal de suivi des communications de sécurité afin de surveiller les questions de sécurité.<br>En 2014-2015, le BST entreprendra également l'affichage sur Internet de statistiques et d'autres données liées aux événements afin d'assurer un libre accès à cette information. | | |

[1] Le type est défini comme suit : priorité permanente — établie au moins trois exercices avant l'exercice visé dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

| Priorité | Type[2] | Programmes |
|---|---|---|
| Communiquer - Meilleure connaissance du BST | Permanente | ▸ Enquêtes aéronautiques<br>▸ Enquêtes maritimes<br>▸ Enquêtes ferroviaires<br>▸ Enquêtes de pipeline |
| **Description** | | |
| Une sensibilisation accrue de la raison d'être du BST, de ses responsabilités, de ses processus et de ses produits fournit aux intervenants et aux Canadiens une meilleure compréhension de la contribution du BST à la sécurité des transports et des résultats attendus. Le BST va poursuivre ses activités de communication et de sensibilisation pour mieux faire connaître ses produits et services. En 2014-2015, le BST effectuera un sondage auprès de ses principaux intervenants afin d'obtenir de la rétroaction sur ses produits et services. | | |

| Priorité | Type[2] | Programmes |
|---|---|---|
| Promouvoir - Augmentation de l'efficacité des produits et services du BST | Permanente | ▸ Enquêtes aéronautiques<br>▸ Enquêtes maritimes<br>▸ Enquêtes ferroviaires<br>▸ Enquêtes de pipeline |
| **Description** | | |
| Le BST n'a pas le pouvoir de réglementer, de dicter ou d'imposer des mesures spécifiques. Ainsi il ne peut réussir à atteindre son résultat stratégique qu'à travers les actions des autres. Par différents moyens, le BST doit présenter des arguments probants qui convaincront les intervenants à prendre des mesures pour remédier aux lacunes de sécurité relevées. Le BST s'efforcera d'augmenter l'adoption des recommandations et d'autres communications de sécurité par les intervenants en augmentant la sensibilisation aux questions de sécurité grâce à l'amélioration continue des produits de communication et des activités de sensibilisation plus larges. En 2014-2015, le BST mettra à jour sa Liste de surveillance et concentrera ses activités de sensibilisation sur les questions de sécurité qui posent les plus grands risques. | | |

## Analyses des risques

Les activités du BST s'inscrivent dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport du Canada et de l'étranger. Voici les risques stratégiques relevés pour 2014-2015. Chaque risque représente une menace potentielle à la réalisation des objectifs stratégiques de l'organisme.

[2] Le type est défini comme suit : priorité permanente — établie au moins trois exercices avant l'exercice visé dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

## Principaux risques

**Protection, conservation et extraction de l'information**

| Risque | Stratégie de réaction au risque | Lien vers l'Architecture d'alignement des programmes |
|---|---|---|
| La protection, la conservation et la récupération inefficaces de l'information constituent un risque pour la réalisation du mandat du BST. Le travail du BST dépend fondamentalement de la collecte, de la conservation, de la gestion et de l'analyse de l'information sur les événements. Par conséquent, le BST doit s'assurer que cette information est à jour, conservée adéquatement et facilement accessible aux employés. Il y a une probabilité moyenne que les lacunes dans la protection, la conservation et la récupération de l'information puissent avoir des conséquences négatives modérées sur la capacité du BST à remplir son mandat de manière efficace et en temps opportun. | Le BST va continuer d'améliorer les processus, outils et technologies qui appuient la gestion de ses ressources d'information afin d'atténuer le risque de perte d'information de grande importance et du savoir collectif. En particulier, le BST va augmenter sa surveillance des pratiques de gestion de l'information en ce qui a trait à la classification, à l'entreposage et à la conservation des renseignements sur les événements avec l'objectif d'assurer une pratique cohérente. Le BST étudiera également les possibilités d'améliorer les outils de conservation des renseignements dans le système de gestion des enquêtes pour s'assurer de la conformité avec les exigences de la politique de gestion de l'information. | ▸ Enquêtes aéronautiques<br>▸ Enquêtes maritimes<br>▸ Enquêtes ferroviaires<br>▸ Enquêtes de pipeline |

**Recrutement, perfectionnement et conservation d'un effectif bien informé**

| Risque | Stratégie de réaction au risque | Lien vers l'Architecture d'alignement des programmes |
|---|---|---|
| Le succès du BST et sa crédibilité dépendent en grande partie de l'expertise, du professionnalisme et de la compétence de ses employés. Certains postes clés au sein du BST sont « uniques », ce qui signifie qu'une seule personne est responsable d'une tâche ou d'une fonction particulière, sans remplaçant. De plus, certains de ces postes clés exigent également de solides compétences techniques et en gestion. Compte tenu de l'attrition en cours en raison de départs à la retraite, la perte d'expertise et de connaissances peut poser un risque important pour la réussite du BST. Il y a probabilité moyenne qu'une capacité de ressources humaines insuffisante aura un impact modéré sur la façon dont le BST rencontrera les attentes du public en matière de réactivité. | Dans le but d'atténuer ce risque, le BST accroît ses efforts visant à conserver sa base de connaissances et son expertise technique par un recrutement, une formation et un perfectionnement efficaces.<br><br>Le Comité exécutif du BST surveille la dotation, le roulement du personnel, la formation et d'autres statistiques pertinentes sur les ressources humaines pour surveiller les problèmes possibles en ce qui concerne le personnel et pour mettre en œuvre les mesures correctives nécessaires. | ▸ Enquêtes aéronautiques<br>▸ Enquêtes maritimes<br>▸ Enquêtes ferroviaires<br>▸ Enquêtes de pipeline |

**État de préparation à l'intensification opérationnelle**

| Risque | Stratégie de réaction au risque | Lien vers l'Architecture d'alignement des programmes |
|---|---|---|
| Le BST doit être prêt à réagir aux événements. Des ressources humaines insuffisantes ou un personnel avec peu d'expérience et des procédures floues quand une augmentation soudaine de la charge de travail survient pourraient influer sur la capacité de l'organisme à répondre aux besoins opérationnels urgents et aux attentes du public. Une réponse inefficace ou tardive peut entraîner des perceptions négatives de l'efficacité du BST, ce qui pourrait nuire sérieusement à la crédibilité du BST. Il y a une probabilité moyenne qu'une augmentation soudaine des événements de transport ait un impact modéré sur la capacité du BST à répondre efficacement aux demandes d'enquête. | ▸ Le BST a établi des partenariats et des relations de travail avec divers organismes gouvernementaux et des représentants de l'industrie afin d'obtenir de l'assistance en cas d'urgence, si nécessaire.<br>▸ Le BST a mis en oeuvre un programme des anciens qui permet d'acquérir une expertise à court terme quand il y a une augmentation de la charge de travail.<br>▸ Les procédures d'enquête sont bien consignées.<br>▸ Les plans d'urgence et les listes de vérification pour des événements majeurs sont en place et ont été testés.<br>▸ La haute direction surveille de près la charge de travail et ajuste les priorités selon les besoins. | ▸ Enquêtes aéronautiques<br>▸ Enquêtes maritimes<br>▸ Enquêtes ferroviaires<br>▸ Enquêtes de pipeline |

**Ressources financières limitées**

| Risque | Stratégie de réaction au risque | Lien vers l'Architecture d'alignement des programmes |
|---|---|---|
| Les dépenses du BST sont influencées par le nombre et la complexité des événements de transport. Un accident de transport important ou plusieurs petits événements pourraient augmenter considérablement les dépenses et entraîner des contraintes sur les ressources qui dépassent les fonds disponibles du Bureau. Un autre risque en matière de ressources financières du BST est la réduction progressive du financement annoncée dans le cadre des restrictions financières à l'échelle du gouvernement, ce qui réduit la flexibilité du budget du BST. Il existe un risque que de nouvelles réductions budgétaires ou une augmentation significative des coûts d'exploitation aient un impact sur la réalisation du mandat du BST. Il y a une probabilité moyenne que le BST doive revoir ses méthodes d'opération d'enquêtes, ce qui pourrait avoir une incidence sur la prestation de ses produits. | Le Comité exécutif du BST continuera de surveiller les dépenses sur une base mensuelle et d'examiner les allocations budgétaires sur une base trimestrielle. Le BST continuera de chercher des occasions où les dépenses peuvent être réduites au minimum afin de fournir une flexibilité financière pour répondre aux priorités qui peuvent survenir dans l'année.<br><br>Le BST a des dispositions en place pour chercher des fonds supplémentaires du Parlement pour les grandes enquêtes sur les événements. | ▸ Enquêtes aéronautiques<br>▸ Enquêtes maritimes<br>▸ Enquêtes ferroviaires<br>▸ Enquêtes de pipeline |

## Dépenses prévues

**Ressources financières budgétaires (Dépenses prévues – en dollars)**

| Budget principal des dépenses 2014–2015 | Dépenses prévues 2014–2015 | Dépenses prévues 2015–2016 | Dépenses prévues 2016–2017 |
|---|---|---|---|
| 29 042 391 | 30 378 928 | 30 028 928 | 30 028 928 |

**Ressources humaines (Équivalent temps plein – ETP)**

| 2014–2015 | 2015–2016 | 2016–2017 |
|---|---|---|
| 225 | 225 | 225 |

**Sommaire de planification budgétaire pour le Résultat Stratégique et les Programmes (en dollars)**

| Résultat stratégique, programmes et services internes | Dépenses réelles 2011–2012 | Dépenses réelles 2012–2013 | Dépenses projetées 2013–2014 | Budget principal des dépenses 2014–2015 | Dépenses prévues 2014–2015 | Dépenses prévues 2015–2016 | Dépenses prévues 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Résultat stratégique :** Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits. | | | | | | | |
| Enquêtes aéronautiques | 14 441 902 | 13 670 313 | 13 735 332 | 12 778 652 | 13 340 998 | 13 186 999 | 13 186 999 |
| Enquêtes maritimes | 4 619 751 | 5 831 259 | 5 125 436 | 4 646 782 | 4 999 311 | 4 943 311 | 4 943 311 |
| Enquêtes ferroviaires | 5 105 686 | 4 703 146 | 6 051 820 | 4,646 783 | 4 955 098 | 4 899 098 | 4 899 098 |
| Enquêtes de pipeline | 525 154 | 457 077 | 687 103 | 580 848 | 590 019 | 583 019 | 583 019 |
| **Total partiel Résultat Stratégique** | 24 692 493 | 24 661 795 | 25 599 691 | 22 653 065 | 23 885 426 | 23 612 427 | 23 612 427 |
| Services internes | 7 101 288 | 6 994 482 | 6 826 416 | 6 389 326 | 6 493 502 | 6 416 501 | 6 416 501 |
| **Total** | 31 793 781 | 31 656 277 | 32 426 107 | 29 042 391 | 30 378 928 | 30 028 928 | 30 028 928 |

Les dépenses pour 2011-2012 et 2012-2013 présentées ci-dessus sont les résultats réels présentés dans les Comptes publics du Canada. Les dépenses pour ces deux années sont constantes.

Les dépenses prévues en 2013-2014 sont plus élevées que les années précédentes en raison d'un financement supplémentaire de 965 000 $ reçu pour couvrir les frais de l'enquête sur l'incident ferroviaire de Lac-Mégantic qui a eu lieu en juillet 2013.

Les dépenses prévues pour les exercices 2014-2015 et suivants comprennent le financement que l'on prévoit recevoir par l'intermédiaire du Budget principal des dépenses, en plus d'un montant estimé pour les ajustements de rémunération des indemnités provisoires. Bien que les réductions de 1 283 000 $ du budget de 2012 ont été appliquées, le budget a également été augmenté d'un financement pour les ajustements de rémunération d'environ 940 000 $. La structure des dépenses au cours des années de planification devrait rester constante comme les exercices antérieurs à 2013-2014. Cependant, un accident de transport important, un débordement de petits événements, ou

de nouvelles réductions budgétaires pourraient changer de façon significative les dépenses prévues.

## Harmonisation avec les résultats du gouvernement du Canada

**Dépenses prévues pour 2014-2015 par Secteurs de dépenses du Cadre pangouvernemental [iv] (en dollars)**

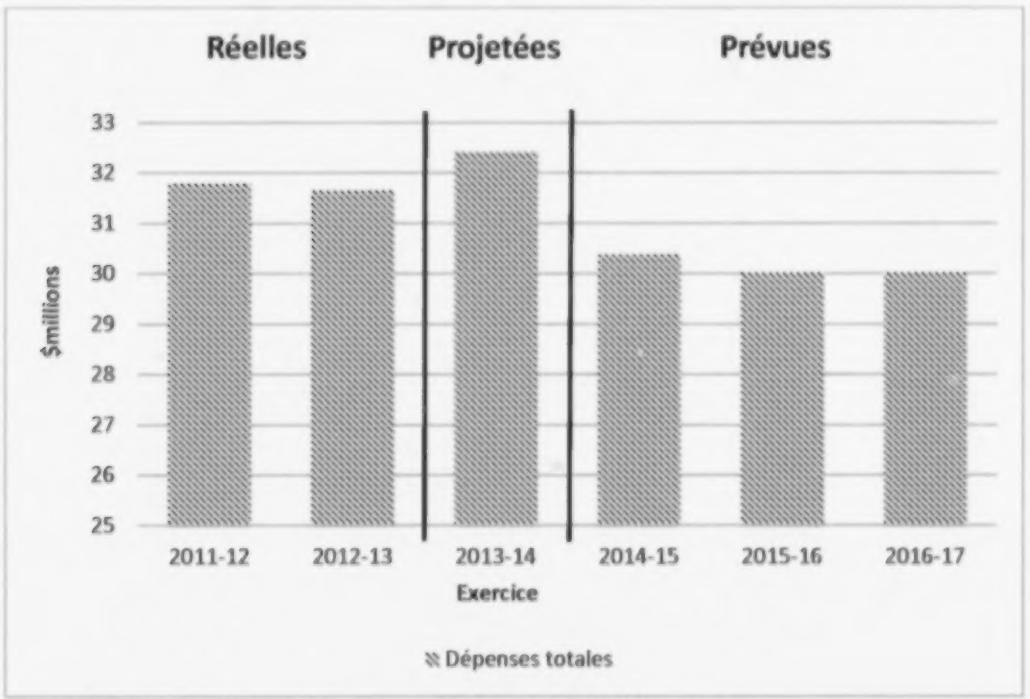
| Résultat Stratégique | Programme | Secteur de dépenses | Résultat du gouvernement du Canada | Dépenses prévues 2014–2015 |
|---|---|---|---|---|
| Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits | 1.1 Enquêtes aéronautiques | Affaires sociales | Un Canada sécuritaire et sécurisé | 13 340 998 |
| | 1.2 Enquêtes maritimes | | | 4 999 311 |
| | 1.3 Enquêtes ferroviaires | | | 4 955 098 |
| | 1.4 Enquêtes de pipeline | | | 590 019 |

**Total des dépenses prévues par Secteurs de dépenses (en dollars)**

| Secteur de dépenses | Total des dépenses prévues |
|---|---|
| Affaires sociales | 23 885 426 |

# Tendances relatives aux dépenses du ministère

**Graphique des tendances relatives aux dépenses du ministère**




Les coûts des services reçus à titre gracieux ne sont pas inclus dans le total des dépenses.

Les montants des dépenses présentés dans le tableau pour les exercices 2011-2012 à 2012-2013 sont les résultats réels présentés dans les Comptes publics du Canada. Les dépenses sont demeurées constantes au cours des deux derniers exercices.

Les dépenses prévues pour l'exercice 2013-2014 sont de 32,4 millions de dollars. Cette évaluation est fondée sur le total des autorisations disponibles moins une non-utilisation de fonds estimée de 0,35 million de dollars. Les autorisations disponibles comprennent les réductions annoncées dans le Plan d'action économique du Canada de 2012 (budget 2012), qui invite le BST à réduire ses dépenses de fonctionnement de 1,3 million de dollars d'ici 2014-2015. Ces réductions permanentes sont reflétées dans les dépenses prévues et planifiées du BST pour les exercices 2013-2014 et par la suite. Le montant de 2013-2014 comprend également des fonds supplémentaires reçus du Parlement dans le Budget supplémentaire des dépenses à la suite de contraintes de financement pour l'enquête sur un accident de transport important (Lac-Mégantic, Québec).

Les dépenses prévues pour l'exercice 2014-2015 comprennent le financement que l'on prévoit recevoir par l'intermédiaire du Budget principal des dépenses, plus un report estimé de fonds inutilisés en 2013-2014 de 0,35 million de dollars, ainsi que l'augmentation du financement que l'on prévoit recevoir pour les conventions collectives dans le Budget supplémentaire des dépenses.

Les dépenses prévues pour les exercices 2015-2016 et 2016-2017 se composent de financement que l'on prévoit recevoir par le biais du Budget principal des dépenses plus un montant estimé pour les ajustements de rémunération des indemnités provisoires.

Les montants pour les exercices 2014-2015 et suivants ne comprennent pas le financement prévu par les transferts du Secrétariat du Conseil du Trésor pour le crédit 30, lié à la distribution de l'indemnité de départ, et d'autres éléments liés aux salaires, remboursables par le Secrétariat du Conseil du Trésor, étant donné que ces montants ne peuvent être estimés avec certitude.

## Budget des dépenses par crédits votés

Pour plus d'informations sur les crédits organisationnels du BST, prière de consulter le Budget principal des dépenses 2014–2015.[viii]

# Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique

## Résultat stratégique : Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits.

### Programmes

Comme indiqué dans le Budget principal des dépenses de 2014–2015, le BST a les quatre principaux programmes suivants :

- Enquêtes aéronautiques
- Enquêtes maritimes
- Enquêtes ferroviaires
- Enquêtes de pipeline

## Programme 1.1 Enquêtes aéronautiques

### Description

Dans le cadre du programme des Enquêtes aéronautiques, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport aéronautiques choisis qui se produisent au Canada et dans l'espace aérien canadien, et dans certaines circonstances à l'étranger, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations et aux autres communications de sécurité. Le programme des Enquêtes aéronautiques comprend aussi le fait de remplir les obligations du Canada à l'égard de la sécurité des transports qui sont exigées par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports* et l'annexe 13 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

**Ressources financières budgétaires (en dollars)**

| Budget principal des dépenses 2014–2015 | Dépenses prévues 2014–2015 | Dépenses prévues 2015–2016 | Dépenses prévues 2016–2017 |
|---|---|---|---|
| 12 778 652 | 13 340 998 | 13 186 999 | 13 186 999 |

**Ressources humaines (ETP)**

| 2014–2015 | 2015–2016 | 2016–2017 |
|---|---|---|
| 102 | 102 | 102 |

**Mesure du rendement**

| Résultats attendus | Indicateurs de rendement | Cibles | Date de réalisation |
|---|---|---|---|
| Les enquêtes aéronautiques sont efficaces | Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête | 450 jours | 31 mars 2015 |
| | Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié | 75 % | 31 mars 2015 |
| Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie aéronautique sont traitées | Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST) | 65 % | 31 mars 2015 |
| | Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises | 60 % | 31 mars 2015 |

## Faits saillants de la planification

En 2014-2015, le BST va continuer de relever des défis de taille pour atteindre les objectifs de rendement du programme des Enquêtes aéronautiques. Toutefois, les objectifs de rendement établis vont demeurer les mêmes. Il y a de nombreux enjeux de sécurité qui demeurent non résolus et que nous devons résoudre pour améliorer la sécurité aérienne au Canada. Il est donc important que le BST maintienne ses objectifs et qu'il redouble d'efforts pour obtenir les résultats souhaités.

Le BST continue d'avoir de la difficulté à atteindre ses objectifs de rendement au chapitre de l'exécution rapide de ses rapports d'enquête. Au cours de la dernière année, un examen détaillé du processus d'enquête a été effectué et un plan de travail a été dressé pour accroître l'efficacité et la rapidité de ce processus. Plusieurs changements seront mis en œuvre durant l'exercice 2014-2015 qui devraient permettre d'améliorer le rendement à l'avenir. Le BST continuera d'investir dans la formation des employés. En outre, un certain nombre de mesures ont récemment été mises en œuvre pour améliorer le suivi et la gestion de la charge de travail en matière d'enquêtes, y compris l'établissement d'une nouvelle base de données modale pour les enquêtes aéronautiques qui devrait être en production d'ici la fin de l'exercice 2014-2015. C'est donc dire que nous prévoyons de modestes progrès en 2014-2015 durant la période de mise en œuvre de ces changements.

Par ailleurs, peu de progrès ont été réalisés relativement au pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante ». La progression est très lente en raison de la nature systémique et de la complexité de certains des enjeux à résoudre, de la complexité du processus réglementaire, de la nécessité d'harmoniser les normes entre les pays et du manque d'adhésion de la part d'organismes de réglementation et d'intervenants du secteur. Le BST va renouveler et maintenir ses efforts de sensibilisation durant l'exercice 2014-2015 et tentera de convaincre les organismes de réglementation et l'industrie de prendre les mesures de sécurité appropriées pour réduire ces risques de sécurité non résolus.

Près de 50 % de l'effectif de la Direction des enquêtes (Air) sera admissible à la retraite au cours des cinq prochaines années. Ainsi, durant les quelques prochaines années, nous devrons prêter une attention particulière à la planification de la relève, à la dotation proactive ainsi qu'aux investissements dans la formation et dans le transfert du savoir afin de nous assurer que le BST conserve les moyens adéquats pour exécuter son mandat sur le plan de la sécurité aérienne.

## Programme 1.2 Enquêtes maritimes

**Description**

Dans le cadre du programme des Enquêtes maritimes, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport maritime choisis qui se produisent au Canada, et dans certaines circonstances à l'étranger, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations et aux autres communications de sécurité. Le programme des Enquêtes maritimes comprend aussi l'accomplissement de certaines des obligations du Canada à l'égard de la sécurité des transports exigées par l'Organisation maritime internationale. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports* et le Code sur la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation maritime internationale.

**Ressources financières budgétaires (en dollars)**

| Budget principal des dépenses 2014–2015 | Dépenses prévues 2014–2015 | Dépenses prévues 2015–2016 | Dépenses prévues 2016–2017 |
|---|---|---|---|
| 4 646 782 | 4 999 311 | 4 943 311 | 4 943 311 |

**Ressources humaines (ETP)**

| 2014–2015 | 2015–2016 | 2016–2017 |
|---|---|---|
| 36 | 36 | 36 |

**Mesure du rendement**

| Résultats attendus | Indicateurs de rendement | Cibles | Date de réalisation |
|---|---|---|---|
| Les enquêtes maritimes sont efficaces | Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête | 450 jours | 31 mars 2015 |
| | Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié | 75 % | 31 mars 2015 |
| Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie maritime sont traitées | Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST) | 85 % | 31 mars 2015 |
| | Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises | 70 % | 31 mars 2015 |

## Faits saillants de la planification

En 2013-2014, la Direction des enquêtes maritimes a fait l'objet d'une réorganisation, et tous les postes vacants ont été pourvus. La Direction compte maintenant un effectif bien formé et très compétent. Nous avons mis en place une nouvelle base de données modale pour les enquêtes maritimes, ainsi qu'une approche plus rigoureuse à la gestion de projet. Ces efforts au cours des deux dernières années font en sorte que le BST est désormais bien placé pour obtenir les résultats visés et atteindre les objectifs fixés.

Les objectifs pour deux indicateurs de rendement ont été examinés et révisés à la hausse. L'objectif relatif au pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » a augmenté de 80 % à 85 %, car il est prévu que le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* que prépare Transports Canada va tenir compte de plusieurs recommandations sur des enjeux non résolus. L'objectif relatif au pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises a également été révisé à la hausse comme suite aux bons résultats obtenus en 2013-2014.

# Programme 1.3 Enquêtes ferroviaires

### Description

Dans le cadre du programme des Enquêtes ferroviaires, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport ferroviaire choisis afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations et aux autres communications de sécurité. Dans l'accomplissement du programme des Enquêtes ferroviaires, le BST fournit également sur demande de l'aide aux provinces lors d'enquêtes sur des événements sur une ligne ferroviaire sur courtes distances de compétence provinciale. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*.

**Ressources financières budgétaires (en dollars)**

| Budget principal des dépenses 2014–2015 | Dépenses prévues 2014–2015 | Dépenses prévues 2015–2016 | Dépenses prévues 2016–2017 |
|---|---|---|---|
| 4 646 783 | 4 955 098 | 4 899 098 | 4 899 098 |

**Ressources humaines (ETP)**

| 2014–2015 | 2015–2016 | 2016–2017 |
|---|---|---|
| 36 | 36 | 36 |

**Mesure du rendement**

| Résultats attendus | Indicateurs de rendement | Cibles | Date de réalisation |
|---|---|---|---|
| Les enquêtes ferroviaires sont efficaces | Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête | 450 jours | 31 mars 2015 |
| | Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié | 75 % | 31 mars 2015 |
| Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie ferroviaire sont traitées | Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST) | 89 % | 31 mars 2015 |
| | Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises | 75 % | 31 mars 2015 |

## Faits saillants de la planification

Notre progression se poursuit en ce qui a trait à l'atteinte des objectifs de rendement établis pour le programme des Enquêtes ferroviaires. Toutefois, le BST aura un défi de taille à relever étant donnée la lourde charge de travail qu'exige l'exécution de l'enquête sur l'accident à Lac-Mégantic et le nombre plus élevé qu'à l'habitude d'enquêtes en cours. La Direction des enquêtes (Rail) va continuer de gérer rigoureusement son processus d'enquête. Grâce à une coordination efficace entre les équipes d'enquêteurs, au développement rapide de la séquence des événements et à la détermination rapide des lacunes de sécurité, nous prévoyons terminer des rapports concis et ciblés en temps opportun.

L'objectif relatif au pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises a été révisé à la hausse comme suite aux bons résultats obtenus en 2013-2014.

Malgré les réponses très positives et les nombreuses mesures de sécurité qui ont été prises, d'importants enjeux de sécurité demeurent non résolus dans le secteur ferroviaire. Le BST doit donc continuer de déployer des efforts soutenus en matière d'arguments de poids pour convaincre l'organisme de réglementation et l'industrie de prendre les mesures de sécurité qui s'imposent. En 2014-2015, nous ferons des efforts particuliers pour collaborer avec l'industrie afin d'aborder leurs préoccupations concernant l'utilisation d'enregistreurs de bord pour des motifs légitimes de sécurité.

En 2013-2014, le BST a émis six nouvelles recommandations visant le secteur ferroviaire. Celles-ci pourraient avoir une incidence sur la capacité d'atteindre l'objectif établi relativement au pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante », étant donné qu'il faudra un certain temps à l'organisme de réglementation pour dresser un plan d'action et collaborer avec l'industrie pour mettre en œuvre les mesures de sécurité requises.

Autre défi en 2014-2015 – le recrutement et la formation de nouveaux enquêteurs pour remplacer ceux qui partiront à la retraite. Étant donné que plusieurs membres de la Direction des enquêtes (Rail) seront admissibles à la retraite au cours des 24 prochains mois, une planification efficace de la relève et une dotation proactive en personnel demeureront l'une des priorités pour l'exercice qui vient. Nous devons aussi continuer d'accorder la priorité à la formation des nouveaux employés et au transfert du savoir.

## Programme 1.4 Enquêtes de pipeline

**Description**

Dans le cadre du programme des Enquêtes de pipeline, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport de pipeline choisis qui sont de compétence fédérale afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations et aux autres communications de sécurité. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*.

**Ressources financières budgétaires (en dollars)**

| Budget principal des dépenses 2014–2015 | Dépenses prévues 2014–2015 | Dépenses prévues 2015–2016 | Dépenses prévues 2016–2017 |
|---|---|---|---|
| 580 848 | 590 019 | 583 019 | 583 019 |

**Ressources humaines (ETP)**

| 2014–2015 | 2015–2016 | 2016–2017 |
|---|---|---|
| 3 | 3 | 3 |

**Mesure du rendement**

| Résultats attendus | Indicateurs de rendement | Cibles | Date de réalisation |
|---|---|---|---|
| Les enquêtes de pipeline sont efficaces | Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête | 450 jours | 31 mars 2015 |
| | Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié | 100 % | 31 mars 2015 |
| Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie des pipelines sont traitées | Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST) | 100 % | 31 mars 2015 |
| | Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises | 75 % | 31 mars 2015 |

## Faits saillants de la planification

Le BST continuera de déployer des efforts pour assurer l'exécution rapide de ses enquêtes de pipeline et de ses communications de sécurité. Parmi les défis particuliers de l'exercice 2014-2015, on compte le recrutement de nouveaux enquêteurs afin de remplacer le personnel qui part à la retraite et le fait d'assurer la mise en place d'une capacité d'intervention adéquate en cas d'événement majeur.

À ce point-ci, il ne reste plus de recommandations actives pour le domaine des pipelines puisqu'elles ont toutes reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante ». Cependant, des efforts sont déployés pour analyser la tendance à la hausse du nombre de petits incidents signalés dans le secteur des pipelines. Les résultats de cette analyse seront utilisés comme base pour soutenir les activités visant à accroître le niveau de sensibilisation et, en fin de compte, réduire le nombre de petits incidents.

# Services internes

### Description

Les services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont gérées de façon à répondre aux besoins des programmes et des autres obligations générales d'une organisation. Ces groupes sont les suivants: services de gestion et de surveillance, services des communications, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services immobiliers, services

du matériel, services de gestion des acquisitions et autres services administratifs. Les services internes comprennent uniquement les activités et les ressources qui s'appliquent à l'ensemble d'une organisation et non celles fournies uniquement à un programme.

**Ressources financières budgétaires (en dollars)**

| Budget principal des dépenses 2014–2015 | Dépenses prévues 2014–2015 | Dépenses prévues 2015–2016 | Dépenses prévues 2016–2017 |
|---|---|---|---|
| 6 389 326 | 6 493 502 | 6 416 501 | 6 416 501 |

**Ressources humaines (ETP)**

| 2014–2015 | 2015–2016 | 2016–2017 |
|---|---|---|
| 48 | 48 | 48 |

## Faits saillants de la planification

En 2014–2015, le programme des services internes continuera de mettre en œuvre des moyens de fournir plus efficacement des programmes et des services à l'appui des quatre programmes d'enquête. Au cours de l'exercice, l'accent sera mis sur la mise en œuvre de processus opérationnels communs en vue de l'adoption de solutions normalisées à l'échelle du gouvernement, lorsque possible sur le plan opérationnel. Bien qu'il existe de nombreux avantages aux services centralisés ou partagés, le BST est préoccupé du fait que le coût de ces services pourrait s'avérer supérieur aux coûts actuels de l'organisme pour les services internes. Ces coûts ont été réduits à la suite de la mise en œuvre des mesures de rationalisation pour réaliser les économies exigées par le budget de 2012.

Une autre priorité des services internes pour 2014-2015 est de continuer à améliorer les outils et les conseils en matière de gestion de l'information. Au cours de l'exercice, le BST va finaliser son travail sur la modernisation de la base de données des enquêtes aéronautiques. En outre, le BST a mis en place une approche entièrement numérique pour les dossiers relatifs aux enquêtes et continuera d'examiner son système de gestion des enquêtes pour s'assurer que les exigences de gestion des documents électroniques sont satisfaites.

Autres priorités des services internes pour 2014-2015 comprennent :

- Appuyer le recrutement et le perfectionnement des enquêteurs alors que le BST fait face à une période de roulement du personnel élevé en raison de départ à la retraite d'employés;
- Continuer à s'appuyer sur le cadre de gestion du rendement du BST pour assurer des liens solides entre le rendement de l'organisation et les évaluations et objectifs individuels des employés en matière de rendement;
- Élaborer un plan de vérification interne en fonction du risque pour cerner les vérifications et évaluations recommandées au cours des trois prochains exercices;

- Étudier des options pour satisfaire aux exigences en matière de délai pour répondre aux demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* dans le contexte d'une augmentation importante du nombre de demandes.

# Section III : Renseignements supplémentaires

## État des résultats prospectif

L'état des résultats condensé prospectif présenté dans cette sous-section vise à donner un aperçu général des résultats du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Les renseignements financiers prévus concernant les dépenses et les recettes sont préparés sur une base de comptabilité d'exercice pour renforcer la responsabilisation et améliorer la transparence et la gestion financière. Comme l'état des résultats prospectif est établi sur une base de comptabilité d'exercice et les prévisions et les dépenses prévues présentées dans d'autres sections du présent rapport sont établies sur la base des dépenses, les montants diffèrent.

Un état des résultats prospectif plus détaillé et des notes afférentes, comprenant un rapprochement des coûts de fonctionnement net et des autorisations demandées, peut être trouvé sur le site web Web du BST [15].

**État des résultats condensé prospectif**
**pour l'exercice ayant pris fin le 31 mars (en dollars)**

| Renseignements financiers | Résultats estimatifs 2013–2014 | Résultats prévus 2014–2015 | Variation |
|---|---|---|---|
| Total des dépenses | 34 218 000 | 34 510 000 | +0,8 % |
| Total des revenus | 60 000 | 46 000 | -23,3 % |
| Coût de fonctionnement net | 34 158 000 | 34 464 000 | +0,9 % |

Tel qu'il est indiqué dans le tableau ci-dessus, le BST prévoit un coût de fonctionnement net de 34,5 millions de dollars pour 2014-2015. Cette projection s'appuie sur les fonds demandés dans le Budget principal des dépenses de 2014–2015, plus l'évaluation des fonds non utilisés de 2013–2014 qui seront reportés et les rajustements à la rémunération pour les indemnités provisoires. Sur une base de comptabilité d'exercice, le BST prévoit une variation de moins de 1 % du coût net des dépenses d'exploitation entre les exercices. En 2013-14, l'augmentation des dépenses en raison de l'enquête de Lac-Mégantic a été compensée par une réduction des dépenses pour les prestations de cessation d'emploi, à la suite des modifications apportées aux conventions collectives au cours de l'exercice.

## Tableau de renseignements supplémentaires

La version électronique du tableau de renseignements présentant notre approche à l'écologisation des opérations gouvernementales est disponible sur le site Web du BST [5].

# Section IV : Coordonnées de l'organisation

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les activités du Bureau de la sécurité des transports, consultez notre site Web[M]. Vous pouvez également communiquer avec nous à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage, 4e étage
Gatineau (Québec) K1A 1K8

Courriel : communications@bst-tsb.gc.ca
Médias sociaux : SocialMedia-Mediassociaux@bst-tsb.gc.ca
Téléphone sans frais : 1-800-387-3557
Télécopieur : 819-997-2239

# Notes de fin de document

[i] **Publications sur le budget des dépenses et lois de crédits du Secrétariat du Conseil du Trésor,** http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/esp-pbc/esp-pbc-fra.asp

[ii] **Certains rapports ministériels sur le rendement 2008-2009 – Ministère de l'Industrie et Ministère des Transports. Rapport du Comité permanent des comptes publics, septembre 2010,** http://www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?Mode=1&Parl=40&Ses=3&DocId=4653561&File=0&Language=F

[iii] **Renforcer l'examen parlementaire des prévisions budgétaires et des crédits. Rapport du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires, juin 2012,** http://www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?DocId=5690996&Mode=1&Parl=41&Ses=1&Language=F

[iv] **Cadre pangouvernemental,** http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx

[v] **Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports,** http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-23.4/index.html

[vi] **Bureau de la sécurité des transports du Canada,** http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp

[vii] **Bureau de la sécurité des transports du Canada** http://www.tsb.gc.ca/fra/publications/index.asp#a7

[viii] **Secrétariat du Conseil du Trésor,** http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/esp-pbc/esp-pbc-fra.asp

[ix] **Bureau de la sécurité des transports du Canada,** http://www.bst.gc.ca/fra/publications/index.asp#rpp

[x] **Bureau de la sécurité des transports du Canada,** http://www.bst.gc.ca/fra/publications/index.asp#rpp

[xi] **Bureau de la sécurité des transports du Canada,** http://www.bst.gc.ca/fra/